Toruń, dnia 20 grudnia 1930 r.

POMORSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr. 30.

T R E Ś Ć:

DZIAŁ URZĘDOWY.

353.

Rozporządzenie
Wojewody Pomorskiego
z dnia 15 grudnia 1930 r.
w sprawie przeprowadzania egzekucji przez władze gminne.

Na podstawie art. 9 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowem w administracji (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 342) zarządzam, co następuje:

§ 1.

Władze gminne mają prawo i obowiązek do przeprowadzania egzekucji na żądanie bezpośrednie władz państwowych lub komunalnych na podstawie tytułu egzekucyjnego, zaopatrzonego rygorem wykonalności, o ile wartość świadczenia względnie przedmiotu egzekucji nie przekracza następujących sum:

a) w gminach wiejskich 200 zł.
b) w gminach miejskich do 10.000 mieszkańców 3000 zł.
c) w gminach miejskich ponad 10.000 mieszkańców 5000 zł.

Miasta ponad 10.000 mieszkańców uwidocznione są w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Przełożeni obszarów dworskich nie mają prawa i obowiązku przeprowadzania egzekucji.

§ 2.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od 1 stycznia 1931 r.

Równocześnie traci moc obowiązującą moje rozporządzenie z dnia 25 lipca 1928 r.

w tym samym przedmiocie (Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr. 14 poz. 105).

Wojewoda:

w z. (—) Dr. Seydlitz,

Wicewojewoda.

Załącznik

do rozp. Wojewody Pomorskiego z dnia 15 grudnia 1930 r. w sprawie przeprowadzania egzekucji przez władze gminne.

Wykaz miast Województwa Pomorskiego o liczbie mieszkańców ponad 10.000.

1. Chełmno.
2. Chełmża.
3. Chojnice.
4. Grudziądz.
5. Gdynia.
6. Starogard.
7. Tczew.
8. Toruń.
9. Wejherowo.

354.

Zarządzenie
Wojewody Pomorskiego
z dnia 9 grudnia 1930 r.
o wyborach uzupełniających do Rady Pomorskiej Izby Rolniczej.

§ 1.

Na podstawie art. 25 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o izbach rolniczych (Dz. U. R. P. Nr. 39 poz. 385) zarządzam w okręgu wyborczym nr. V (powiat grudziądzki i miasto Grudziądz) wybory uzupełniające jednego radcy do Rady Pomorskiej Izby Rolniczej w miejsce Witolda Czypickiego z Przęsławic na resztę kadencji trzechletniej, t. j. do roku 1932, i wyznaczam Starostę Powiatowego Grudziądzkiego, p. Hipolita Niepokulczyckiego, do przeprowadzenia tych wyborów.

§ 2.

Poszczególne czynności, związane z przeprowadzeniem wyborów, są podane w mojem zarządzeniu z dnia 24 kwietnia 1929 r. (Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr. 15 poz. 106). Jako pierwszy termin poszczególnych czynności wyznaczam dzień 2 stycznia 1931 r.

Nr. VII A 9020.

Wojewoda:

(—) Lamot.

355.

Zarządzenie
Wojewody Pomorskiego
z dnia 10 grudnia 1930 r.
o uprawianiu przemysłu okrężnego w Czersku.

Na wniosek Rady Miejskiej i Magistratu w Czersku zarządzam na podstawie art. 55 ustępu 1-go rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468), że na prowadzenie w tem mieście przemysłu okrężnego, wymienionego w art. 45 p. 1 i 3 wyżej powołanego rozporządzenia t. j. na sprzedaż towarów oraz wykonywanie drobnych świadczeń natury przemysłowej sposobem okrężnym na podstawie licencji, wydanej przez inną władzę, musi być uzyskane osobne zezwolenie (wiza) miejscowej władzy przemysłowej I instancji, t. j. Starosty Powiatowego Chojnickiego.

Nr. VI C 2931.

Wojewoda:

(—) Lamot.

356.

Rozporządzenie
Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
z dnia 3 października 1930 r.
o przepisach policyjno-portowych w porcie handlowym w Gdyni.

Na zasadzie art. 4, 6 i 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 38 poz. 366) zarządza się, co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

Obszar, na którym rozporządzenie obowiązuje.

§ 1.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze redy oraz portu handlowego. Wymieniony obszar stanowi teren zamknięty granicą, która przebiega od głowicy pomostu pasażerskiego P. P. „Żegluga Polska" po jego krawędzi południowej w prostej linji na zachód do przecięcia się ze wschodnią granicą ulicy Nadbrzeżnej, stąd zwraca się po tej granicy na północ do wylotu ulicy Św. Wojciecha, podąża dalej na północ aż do przecięcia się z ogrodzeniem portu, skąd zwraca się na zachód po linji tego ogrodzenia, przecina w jego przedłużeniu ulicę Portową, podąża dalej po tem ogrodzeniu aż do przecięcia się z północną granicą ul. Mickiewicza, poczem zdąża wzdłuż tej granicy wymienionej ulicy aż do przecięcia się ze wschodnią krawędzią szosy, prowadzącej z głównego dworca kolejowego w kierunku basenu Marszałka Piłsudskiego i po tej krawędzi biegnie dalej do wiaduktu nad torami kolejowymi, przecina tam poprzecznie wymienioną drogę do basenu, podąża po granicy północnej stacji towarowej do wschodniej wzgl. południowej granicy plantu kolejowego toru z Gdyni do Oksywia, zdąża aż do wschodniego końca stacji kolejowej Oksywie, poczem zwraca się prostą linją na południe aż do przecięcia się z brzegiem kanału portowego, biegnie dalej po jego brzegu północnym na wschód aż do przecięcia się z linją brzegu naturalnego w awanporcie, skąd biegnie dalej prostą linją do północnej głowicy falochronu północnego, poczem podąża w linji prostej w kierunku wschodnim dwa kilometry do pławy świetlanej i huczącej, od której zwraca się na południe, aż do wysokości pomostu pasażerskiego „Żeglugi Polskiej", poczem zwraca się na zachód i w linji prostej podąża do głowicy wymienionego pomostu.

(Przebieg granicy przedstawiony graficznie w załączniku).

Władze policyjno-portowe.

§ 2.

Na obszarze wyżej wymienionym w § 1 władzą policyjno-portową jest Kapitanat Portu; organami jego są piloci, oficerowie portowi, bosmani i strażnicy.

Bosmani i strażnicy portowi w służbie noszą na uniformie odznakę w postaci owalnej tabliczki mosiężnej z godłem państwowem.

Wykonywanie zarządzeń porządkowych.

§ 3.

Wszelkie zarządzenia porządkowe Kapitanatu Portu winny być niezwłocznie i ściśle wykonywane. Przy wykonywaniu czynności urzędowych funkcjonarjusze Kapitanatu Portu mają prawo wstępu na statki i wydawania zarządzeń ich kierownikom.

Zarządzenia Kapitanatu Portu w razie ich niewykonania mogą być przeprowadzone przez Kapitanat Portu drogą zastosowania środków przymusowych. Koszta, spowodowane przez wykonanie zarządzeń przymusowych, obowiązane są statki opłacić przed wyjściem z portu.

Zażalenia.

§ 4.

Na postępowanie pilotów, wzgl. innych funkcjonarjuszów Kapitanatu Portu przy wykonywaniu ich obowiązków służbowych można składać zażalenia do Kapitanatu Portu, na Kapitanat natomiast zażalenia kierować można do Urzędu Morskiego.

Wniesienie zażalenia nie zwalnia od obowiązku wykonania wydanego zarządzenia porządkowego.

Odpowiedzialność kapitanów statków.

§ 5.

Za wykonanie przepisów niniejszego rozporządzenia odpowiada kapitan statku, a w nieobecności kapitana zastępca jego. Obowiązani oni są czuwać, aby i załoga ich statku nie dopuszczała się przekroczeń przeciw niniejszemu rozporządzeniu.

II. Na redzie.

Podnoszenie bandery narodowej. Zakotwiczenie, sygnały.

§ 6.

1. Przy wjeździe na redę portu statki winny mieć podniesioną na rufie swą banderę narodową.
2. Po zakotwiczeniu statku na redzie lub zacumowaniu go w porcie, bandera narodowa może być opuszczona.
3. Zakotwiczenie na redzie dozwolone jest bez asystencji pilota portowego.
4. Statki, które zarzuciły kotwicę, podnoszą w porze dziennej czarną kulę w miejscu, przepisanem dla latarni kotwicznej.
5. Rzucona kotwica winna być zaopatrzona w bojkę.

Statki zarażone.

§ 7.

W stosunku do statków, przybywających z portów, dotkniętych chorobami zaraźliwemi, zezwolenie na styczność z lądem lub innymi statkami jest uzależnione od wypełnienia wymaganych w poszczególnym wypadku przez przepisy sanitarne warunków.

Statki, które wg. międzynarodowych przepisów sanitarnych podlegają rewizji sanitarnej, winny, zbliżając się do portu na odległość widzenia, podnieść na przednim maszcie flagę „Q" międzynarodowego kodeksu sygnałów.

O ile na statku wydarzył się w porcie jego wyjścia lub w czasie podróży wypadek dżumy, cholery, ospy lub żółtej febry, to winna być podniesiona flaga „L" międzynarodowego kodeksu sygnałów.

Statki z materjałem wybuchowym.

§ 8.

Statki z ładunkiem materjału wybuchowego trzymają na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na redzie lub w porcie, do czasu ukończenia wyładunku tych materjałów flagę „B" międzynarodowego kodeksu sygnałów, w nocy natomiast na jej miejscu światło czerwone.

Statki takie obowiązane są przestrzegać przepisy specjalne, dotyczące manipulacji materjałami wybuchowymi, i podlegają pozatem dozorowi wymienionemu w § 28 p. 2.

Sygnał podczas kompensacji kompasów.

§ 9.

Statki, wykonywujące na redzie zwroty celem kompensowania kompasów, podnoszą na przednim maszcie flagę „K" międzynarodowego kodeksu sygnałów.

III. Ruch statków.

Prawo drogi morskiej.

§ 10.

Ustawa z dnia 5 lutego 1906 roku o porządku na drogach morskich (Seestrassenordnung) oraz wydane do niej rozporządzenia wykonawcze mają odpowiednie zastosowanie na obszarze działania niniejszego rozporządzenia łącznie z postanowieniami niżej podanemi, o ile odchylenia od nich nie są wyraźnie zaznaczone w niniejszem rozporządzeniu.

Postanowienia szczegółowe o ruchu statków.

§ 11.

1. Statki, poruszające się na redzie wzdłuż linji falochronu, obowiązane są zachowywać ostrożność przy wchodzeniu do portu lub mijaniu wejść portowych, a pozatem winny trzymać się od falochronu w odległości przynajmniej 500 metrów.

Statki wchodzące do portu winny ustępować drogę statkom wychodzącym z portu.

2. Na obszarze portu statki w ruchu winny trzymać się prawej strony kierunku swego ruchu, a zbliżające się kursami przeciwnymi, wymijać się lewą burtą, jeżeli niema przeszkód oczywistych.

Przepis ten nie obowiazuje statków poruszających się w basenach portowych oraz w kanale portu wewnętrznego (w kanale portowym), o ile mają pilota portowego.

3. Przepisy ogólne o wymijaniu się statków nie obowiązuja tych statków w ruchu, które podniosą na topie masztu przedniego „sygnał pierwszeństwa drogi" w postaci czarnego walca w dzień, wzgl. światła czerwonego, dokoła widzialnego, w nocy.

Statki bez sygnału wymienionego obowiązane są ustępować z drogi statkom, które ten sygnał podniosły.

Do podnoszenia sygnału wymienionego upoważnione są:

a) Statki pasażerskie i towarowe, prowadzone przez pilotów portowych;

b) Pilotowane pociągi holownicze i holowane jednostki bez własnego napedu, jak pontony, dźwigi pływające, dragi, elewatory i t. d.

Statki i jednostki wymienione pod b) obowiązane są ustępować z drogi statkom wymienionym pod a), o ile niema przeszkód oczywistych.

Dwa statki równorzedne z sygnałem pierwszeństwa drogi wymijają się na zasadach ogólnych.

4. Wyprzedzanie się statków może mieć miejsce po lewej burcie statku wyprzedzanego, lecz statek wyprzedzający ponosi całą odpowiedzialność za wydarzenia, które z tego ewent. wynikły.

W wejściach portowych i w kanale portowym wyprzedzanie się statków jest wzbronione.

5. Holowana w porcie jednostka winna być prowadzona na krótkiej linie. a gdy steru nie posiada, winna być umocowana przy boku statku holującego (long-side), o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania.

Każda jednostka holowana na linie winna mieć przy sterze kierownika, obeznanego z jej prowadzeniem.

Holowanie więcej niż jednej jednostki jest wzbronione, lecz może nastąpić wyłącznie za uprzedniem zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Wzbronione jest porzucenie przez statek holujący jednostki holowanej przed zacumowaniem jej bezpiecznie we właściwem miejscu. W razie hawarji lub pęknięcia liny grupa holownicza (t. j. statek holujący i jednostka holowana), winna jak najrychlej ustąpić z drogi uczęszczanej.

Obowiązek posługiwania się holownikami.

§ 12.

Statki o pojemności ponad 7000 m^3 brutto winny przy poruszaniu się w obrębie portu posługiwać się holownikami portowymi.

Asystencja holownika winna zaczynać się na redzie i trwać aż do czasu bezpiecznego przycumowania statku do nadbrzeża, względnie zaczynać się od chwili zluźnienia pierwszych cum na nadbrzeżu i trwać aż do wyjścia statku z portu.

Szybkość statków w porcie.

§ 13.

1. Szybkość statków żeglugi przybrzeżnej i holowników nie może przekraczać 7 mil morskich na godzinę. Na obszarze awanportu szybkość powyższa winna być zmniejszona do conajmniej 6-ciu mil morskich.

2. W obrębie basenów portowych i kanału wejściowego do portu wewnętrznego szybkość ta nie może przekraczać 4 mil morskich na godzinę.

3. Podczas mijania statków otwartych (bezpokładowych) i głęboko obładowanych należy szybkość zmniejszyć na tyle, aby statków nie zalać falami.

4. Dragi pracujące, dźwigi i kafary pływające przy pracy i t. p. należy mijać ruchem zupełnie wolnym, ponadto łodzie nurkowe na pozycji należy mijać z zatrzymaną maszyną.

Rzucanie kotwicy w porcie.

§ 14.

1. Rzucenie kotwicy w obrębie portu dopuszczalne jest tylko z polecenia pilota lub za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Poza tem rzucenie kotwicy może być dopuszczone w wypadku bezpośredniego niebezpieczeństwa.

2. Włóczenie kotwicy po dnie poprzez miejsca wyłączone oraz przez wejścia portowe jest surowo wzbronione.

3. Rzucone kotwice winny być zaopatrzone w bojki.

4. Dragi muszą posługiwać się kotwicami jednoramiennemi, a w razie użycia innych kotwic obowiązane są oznaczyć ich miejsca wyłożenia bojkami.

Ewolucje statków.

§ 15.

Gdy statek, wykonywujący obrót w basenie lub w kanale, przy oparciu się o nabrzeże, znajdzie się w położeniu, przy którem przejście innych statków koło niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statki winny zatrzymać się i czekać, dopóki nie będzie możliwe bezpieczne minięcie statku obracającego się.

Poruszanie śruby okrętowej przy nabrzeżu.

§ 16.

1. Powolne poruszanie śruby okrętowej podczas postoju przy nabrzeżu zasadniczo jest dozwolone. Przy nabrzeżu Rotterdamskiem najpowolniejsze poruszanie śrubą jest dozwolone tylko za pozwoleniem Kapitanatu Portu.

2. Ustawianie się do nabrzeża, jak również odchodzenie od nabrzeża za pomocą springu i ruchu maszyny głównej dozwolone jest tylko statkom o pojemności poniżej 1400 m^3 brutto.

3. Podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki lub łodzie, znajdujące się w bezpośredniej bliskości, oraz wystawić na rufie odpowiedni napis ostrzegawczy. W razie niebezpiecznego zbliżania się ich, ruch śruby należy wstrzymać niezwłocznie.

IV. Sygnały.

Sygnały akustyczne.

§ 17.

Statki z własnym napędem w ruchu winny podawać sygnały gwizdkiem lub syreną w wypadkach następujących:

a) przy zbliżaniu się do wejść portowych oraz przy wejściu do basenów wewnętrznych;

b) przy zbliżaniu się do pomostów na redzie i przy oddalaniu się od nich;

c) w wypadkach spotkania się z innymi statkami w ruchu (§ 28 Ust. o porz. na drog. morsk.) oraz podczas mgły, śnieżycy lub ulewy, zgodnie z postanowieniami § 10 niniejszego rozporządzenia.

W innych wypadkach, prócz wymienionych powyżej, podawanie sygnałów winno ograniczać się do potrzeby niezbędnej.

Sygnały optyczne.

§ 18.

1. Statki z własnym napędem, posługujące się jednym lub więcej holownikami, trzymają światło przepisane w § 10 dla parowców w ruchu.

2. Wszelkie statki z własnym napędem winny podczas nocy pokazywać na rufie światło białe, stałe.

3. Jednostki pływające wszelkiego rodzaju, nieobowiązane do pokazywania świateł pozycyjnych, winny podczas ruchu pokazywać światło białe, stałe, widoczne wokoło i umieszczone na topie.

4. Podczas postoju przy nabrzeżach w porze nocnej statki winny pokazywać światło stałe białe na rufie oraz takież światło na środku burty od strony wody, na wysokości górnego pokładu. Z kilku razem stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

5. Statki zamierzające opuścić basen portowy, winny na godzinę przed wyruszeniem podnieść na przednim maszcie w dzień czarną kulę, w nocy światło czerwone, widoczne dokoła. Sygnały te należy opuścić niezwłocznie po wyjściu z basenu.

§ 19.

Dragi, pracujące w porcie, pokazują po stronie wolnej dla ruchu sygnały następujące:

W dzień: 2 stożki czerwone.

W nocy: pionowo pod sobą umieszczone trzy światła, z których górne i dolne są czerwone, środkowe białe.

Statki nurków pokazują sygnał następujący:

W dzień: flagę czerwoną na widocznem miejscu;

w nocy: światło czerwone nad białem na widocznem miejscu.

V. Porządek postoju w porcie.

Identyfikacja statków.

§ 20.

Każdy morski statek handlowy, przybywający do portu, obowiązany jest mieć nazwę swą oraz nazwę portu ojczystego, wypisane literami wyraźnemi według przepisów swego kraju oraz posiadać certyfikat okrętowy, stwierdzający jego identyczność.

Zameldowania i wymeldowania statków.

§ 21.

1. Kapitan statku obowiązany jest zameldować w Kapitanacie Portu przybycie swego statku jak najrychlej, nie później jednak, jak w ciągu 12 godzin po przybyciu i przedłożyć jednocześnie: spis załogi, świadectwo pomiarowe, manifest ładunkowy, oraz listę pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej. Blankiet zameldowania należy wypełnić niezwłocznie po zacumowaniu statku, jednocześnie z odprawą celną (przyjęciem celnem).

W razie, gdy postój statku trwa krócej niż 24 godzin, zameldowanie to winno nastąpić niezwłocznie po przybyciu statku do portu.

2. W dniu wyjazdu z portu kapitan statku obowiązany jest wywiesić na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów, a poza tem doręczyć w Kapitanacie Portu lub pilotowi wyznaczonemu zameldowanie wyjścia, zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, zaświadczenie o zadośćuczynieniu przepisom celnym i paszportowym, manifest towarów zabranych z portu oraz listę pasażerów, przyjętych w porcie na statek.

3. Meldunki powyżej wymienione winny być podane na formularzach, ustalonych w odnośnem rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu. Mogą one być doręczone w imieniu kapitana statku przez miejscowego maklera statku lub ajenta przedsiębiorstwa żeglugowego, do którego statek należy i winny być podpisane przez kapitana statku, który jest odpowiedzialny za ścisłość zeznań, złożonych w zameldowaniu.

4. Polskie morskie statki handlowe obowiązane są poza tem na początku każdego roku kalendarzowego złożyć w Kapitanacie Portu książki rewizyjne kotłów głównych i pomocniczych celem przedłożenia Urzędowi Morskiemu.

5. Zwolnione są (częściowo lub całkowicie) od obowiązku składania każdorazowo meldunków, wymienionych powyżej pod 1. i 2, statki następujące:

b) statki żeglugi przybrzeżnej, polskie statki rybackie i holowniki, które uiściły opłatę roczną ryczałtową.

Wyznaczanie miejsc statkom i urządzeniom pływającym.

§ 22.

1. Wszelkim statkom wzbronione jest przybijanie do nabrzeża i postój bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu. Miej-

sce postoju wyznacza Kapitanat Portu, ewentualnie za pośrednictwem pilota, przydzielonego statkowi. Kapitanowi Portu w razie potrzeby przysługuje prawo zarządzenia zmiany miejsca postoju statku, wzgl. wyprowadzenia go z portu. Gdy okaże się jednak, że statek, któremu zarządzono zmianę miejsca postoju, nie ma dostatecznej załogi do wykonania odnośnego manewru, to Kapitanat Portu może wykonać manewr własnem zarządzeniem, wynajmując obsługę dodatkową i środki pomocnicze. Wszelkie koszta, w tym wypadku powstałe, obciążają statek.

2. Wszelkie pływające urządzenia, jako to: dźwigi pływające, pontony, doki, elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe, holowniki portowe, — winny dla przebywania w porcie i wykonywania tam czynności zarobkowych uzyskać uprzednio zezwolenie Urzędu Morskiego.

Cumowanie.

§ 23.

1. Cumy okrętowe winny być założone tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone. Statki winny być przycumowane mocno, lecz tak, by w razie potrzeby cumy mogły być łatwo zrzucone z polerów.

2. Rozpinanie lin w poprzek basenu lub kanału portowego do przeciwległego nabrzeża może mieć miejsce tylko w razie niezbędnej potrzeby oraz za uprzedniem zezwoleniem Kapitanatu Portu. Rozpięte w ten sposób liny winny być na żądanie czasowo opuszczone a na noc usunięte zupełnie.

3. Obsługą cum okrętowych w porcie mogą zajmować się wyłącznie przedsiębiorcy, posiadający specjalne zezwolenie Urzędu Morskiego, uzyskane na wniosek Kapitanatu Portu.

Odszkodowania za uszkodzenia nabrzeży.

§ 24.

Statki, które uszkodziły nabrzeża, kable, urządzenia portowe lub znaki morskie, obowiązane są wyrządzoną szkodę naprawić własnym kosztem lub przed wyjściem z portu złożyć w kasie Urzędu Morskiego zażądaną gwarancję.

Bezpieczeństwo podczas postoju statku.

§ 25.

Kapitan, ewent. kierownik statku, stojącego w porcie, winien bezwzględnie przestrzegać następujących przepisów bezpieczeństwa:

a) Z każdego statku, stojącego przy nabrzeżu, wyłożyć schodnię osobową, dostatecznie mocną, na jednej stronie conajmniej zaopatrzoną w poręcz lub linę. W porze nocnej oświetlić ją dostatecznie. W razie ustawienia obok drugiego statku, pozostawić przejście bezpieczne i wolne od wszelkich przeszkód.

b) Przysłonić rury pary odlotowej oraz ścieki tak, by nie poparzyć, zmoczyć, lub pobrudzić osób lub rzeczy.

c) Podczas przerwy w pracy przeładunkowej pokrywy luk nałożyć, wzgl. przy otwartych lukach z komingsem niższym niż 80 cm. postawić ogrodzenie tej wysokości, dostatecznie zabezpieczające.

d) Żórawiki łodzi ratunkowych oraz wszelkie przedmioty, wystające poza burtę statku, wprowadzić na wewnątrz burty względnie usunąć, u żaglowców poza tem reje ostro przybrasować, bukszpryt wciągnąć.

e) Kotwice admiralicyjne (z poprzeczką) złożyć na pokładzie, inne i patentowe wciągnąć całkowicie do kluz.

f) Usunąć na statku wszelkę przeszkodę do wolnego poruszania się dźwigu po nabrzeżu wdłuż burty statku.

g) Statki portowe, rzeczne oraz krypy różnego typu, podczas postoju w porcie, winny być pilnowane przez conajmniej jedną osobę załogi.

Utrzymanie czystości.

§ 26.

1. Wzbronione jest wszelkie zanieczyszczanie nabrzeży lub wód portowych, a w szczególności:

a) rzucanie do wody lub na nabrzeżu popiołu, szlaki, śmieci, odpadków, gruzu, słomy, drzewa, drutu, złomu itp.

b) wylewanie lub wypompowywanie w porcie lub na redzie oliwy, nafty, benzyny itp.

2. Podczas przeładunku materjału sypkiego, kawałkowego, jak: piasek balastowy, żużel, kamienie, złom żelazny, ruda, popiół, węgiel, ryż, zboże, tomasyna itp., ma być rozpięte między nabrzeżem i statkiem płótno brezentowe lub w inny sposób należy zapobiec przesypywaniu materjału do wody.

3. Załadowca statku lub ekspedytor jego obowiązani są sprzątnąć z nabrzeża i ramp hangarów pozostałości i odpadki ładunku lub śmiecie natychmiast po ukończe-

niu przeładunku, w przeciwnym razie uprzątnięcie może zarządzić Kapitan Portu na koszt zobowiązanego.

4. Składanie ładunków lub poszczególnych przedmiotów na nabrzeżu może nastąpić tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu i w miejscu przez niego wskazanem.

5. Zbieranie jakichkolwiek przedmiotów pozostawionych na nabrzeżach przy przeładunku, wzbronione jest osobom postronnym bez upoważnienia Kapitanatu Portu.

Bezpieczeństwo przeładunku w porcie.

§ 27.

W czasie prac przeładunkowych kapitan statku obowiązany jest zapewnić bezpieczeństwo pracy ludziom zatrudnionym na jego statku. Prowizoryczne pomosty lub rusztowania koło statku, względnie nad lukami, jak również ruchomy sprzęt przeładunkowy na statku, o ile są wadliwe, winny być poprawione lub usunięte na zarządzenie Kapitana Portu.

Na żądanie Kapitanatu Portu kapitan statku obowiązany jest okazać posiadane certyfikaty na ruchomy sprzęt przeładunkowy statków (windy, strzały ładunkowe itp.).

Bezpieczeństwo pożarowe.

§ 28.

1. Statki, znajdujące się w porcie, winny zachowywać niezbędne środki ostrożności przed niebezpieczeństwem pożaru.

2. Statki z ładunkiem łatwopalnym lub wybuchowym podczas ich postoju w porcie podlegają stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez Kapitanat Portu na koszt statku.

3. W razie pożaru w porcie ogólne kierownictwo akcją ratunkową należy do Kapitana Portu, na wezwanie którego statki znajdujące się w miejscu pożaru, lub w jego pobliżu, winny okazać pomoc wszelkimi środkami posiadanymi, jak również swą załogą.

4. Osoba, która pierwsza spostrzeże pożar w porcie, winna o tem podać wiadomość najbliższemu spotkanemu strażnikowi portowemu lub posterunkowemu Policji Państwowej. Statek zagrożony pożarem, winien niebezpieczeństwo to sygnalizować długiemi gwizdkami syreną względnie nieprzerwanem uderzaniem w dzwon okrętowy i sygnał ten podawać aż do czasu odezwania się portowej lub miejskiej syreny, sygnalizującej pożar. Jednocześnie należy podać sygnał z najbliższego pożarowego aparatu automatycznego.

VI. Postanowienia różne.

Poszukiwanie przedmiotów zatopionych, łowienie ryb w porcie.

§ 29.

Jeżeli kotwica, część ładunku lub inwentarza statku lub statek sam zatonie w porcie lub na redzie, kapitan lub właściciel statku obowiązany jest niezwłocznie oznaczyć miejsce zatonięcia przedmiotu bojką i zgłosić wypadek do Kapitanatu Portu.

§ 30.

Osobom, nieupoważnionym przez Kapitana Portu, wzbronione jest wyławianie węgla, lub jakichkolwiek przedmiotów w porcie i na redzie. Łowienie ryb w porcie dozwolone jest tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Wykadzanie statków, deratyzacja.

§ 31.

Wykadzanie statków lub tępienie szczurów przy pomocy gazów trujących może się odbywać tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu w miejscu przez niego wyznaczonem oraz przez osoby do tego upoważnione.

Statki otwarte w ruchu.

§ 32.

Łodzie otwarte, wychodzące na redę, winny posiadać wynurzenie przynajmniej 40 cm. (czterdzieści) w najniższej części burty. Przepis ten nie stosuje się do łodzi sportowych oraz łodzi, nie wychodzących na redę. Te ostatnie nie mogą mieć jednak niższej burty nadwodnej niż 30 cm (trzydzieści).

Zarobkowy przewóz osób w porcie.

§ 33.

Do przewożenia osób za opłatą na obszarze wód portowych potrzebne jest zezwolenie Urzędu Morskiego, wydane na wniosek Kapitanatu Portu.

Kąpanie się w porcie.

§ 34.

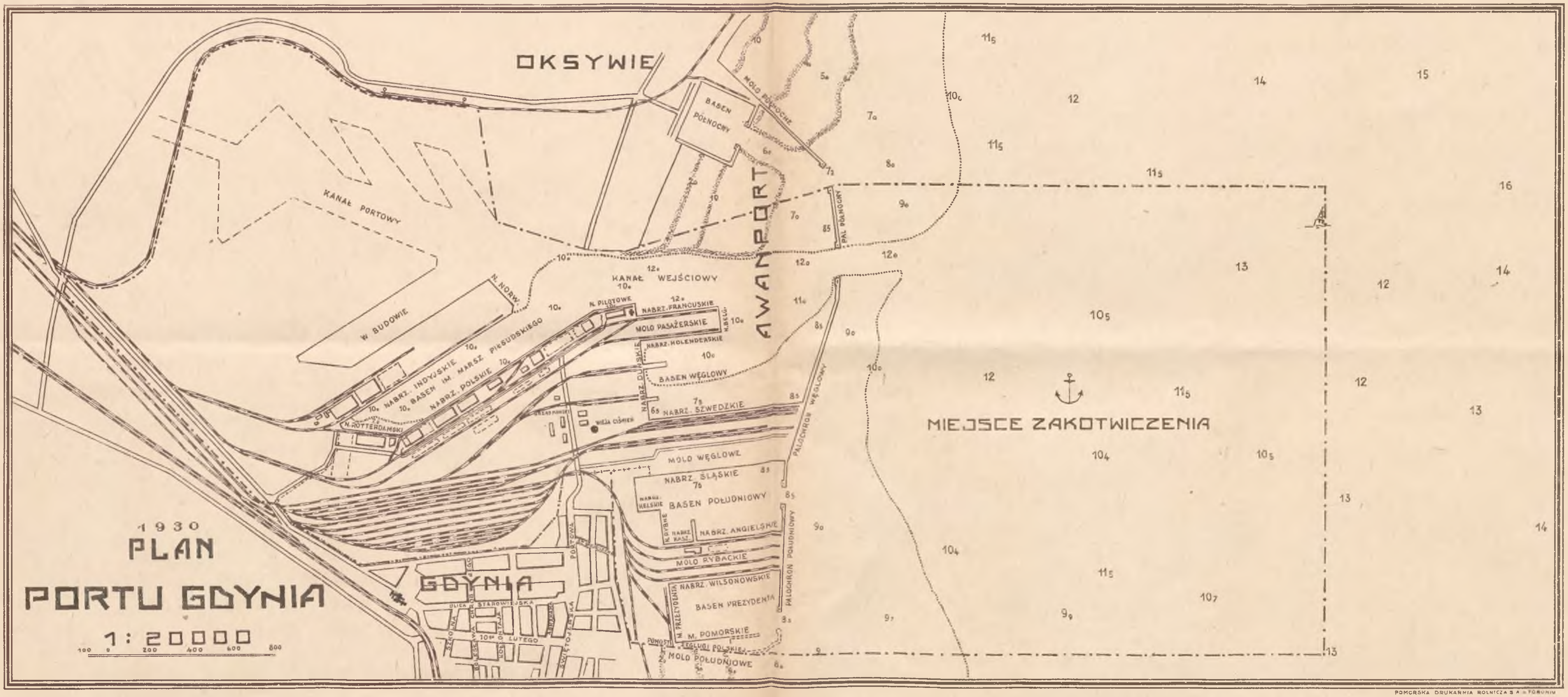
W obrębie portu kąpanie się jest wzbronione.

Zamieszkiwanie terenu portowego.

§ 35.

Zamieszkiwanie terenu portowego dozwolone jest tylko za specjalnem zezwole-

ZAŁĄCZNIK DO POMORSKIEGO DZIENNIKA WOJEWÓDZKIEGO Nr 30 z r. 1930 poz. 356
LINJA —·—·— OZNACZA GRANICE PORTU



POMORSKA DRUKARNIA ROLNICZA S. A. w TORUNIU

niem Urzędu Morskiego. Odnośne wnioski winny być kierowane do Kapitanatu Portu. Od uzyskania specjalnego zezwolenia zwolnione są osoby, posiadające służbowe mieszkania w porcie, przydzielone im przez urzędy państwowe, wzgl. przez Polsko-Francuskie Konsorcjum Budowy Portu.

Przebywanie osób na terenie portu.

§ 36.

Osobom obcym i niezatrudnionym w porcie wstęp na teren portowy bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest wzbroniony.

Zwiedzającym port wycieczkom Kapitanat Portu wydaje przepustki, które muszą być okazywane na każde żądanie funkcjonarjuszów Administracji Portu i Policji Państwowej.

Osoby, nie czyniące zadość powyższym warunkom, obowiązane są na wezwanie organów policyjnych do niezwłocznego opuszczenia terenu portowego pod rygorem odpowiedzialności karnej.

Chodzenie po lodzie.

§ 37.

W razie zamarznięcia wód portowych chodzenie po lodzie wymaga zezwolenia Kapitanatu Portu.

Ruch łodzi.

§ 38.

1. Wzbronione jest oddawanie szalup do użytku w porcie lub na redzie osobom nieobeznanym z ich obsługą, nietrzeźwym, lub nieletnim poniżej lat 16-tu.
2. Wszelkiego rodzaju łodzie wiosłowe, żaglowe, tratwy itp. winny dla przebywania na terenie portu uzyskać zezwolenie Kapitanatu Portu.
3. Wszelkie zawody sportowe, rozgrywane na wodach redy lub portu, mogą odbyć się dopiero za uprzedniem zezwoleniem Kapitanatu Portu.

VII. Postanowienia końcowe.

Kary.

§ 39.

Wszelkie przekroczenia przepisów rozporządzenia niniejszego karane będą grzywną do 200 zł. lub aresztem do 7-miu dni, o ile inne przepisy prawne nie przewidują kary większej. Ukaranie grzywną lub aresztem nie wyklucza możliwości dochodzenia szkód i strat, powstałych wskutek przekroczenia przepisów niniejszych.

Instrukcja celna.

§ 40.

W zakresie spraw celnych obowiązuje w porcie gdyńskim osobna instrukcja morsko-celna dla Urzędu Celnego w Gdyni.

Termin wejścia w życie rozporządzenia i uchylenie przepisów wcześniejszych.

§ 41.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 14 dni po jego ogłoszeniu w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim. Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 23 października i 18 grudnia 1929 r. o zamieszkiwaniu i przebywaniu na terenie portu handlowego w Gdyni (Pom. Dz. Woj. z 1929 r. Nr. 35 poz. 308 i z 1930 r. Nr. 3 poz. 16).

Nr. 16.351 Z

Dyrektor Urzędu Morskiego:

(—) Poznański.

357.

Ogłoszenia Sądowe.

1. W sprawie działowej Parpart złożono na zlecenie Okręgowego Urzędu Ziemskiego w Grudziądzu w Państwowym Banku Rolnym jako depozyt do dyspozycji Sądu Powiatowego w Chojnicach I ratę wynagrodzenia za przymusowo wykupione 150 ha gruntów z nieruchomości Zamarte tom I wykaz L. 1 powiatu chojnickiego, będącej własnością Heryberta Parparta.

Termin do rozdziału tego wynagrodzenia wyznacza się na 31 stycznia 1931 godzina 10.

Wierzyciele, szukający zaspokojenia z wynagrodzenia roszczeń, w hipotece nieujawnionych, winni zgłosić je najpóźniej w powyższym terminie pod tym rygorem, że w razie niezgłoszenia rozdział wynagrodzenia nastąpi wedle stanu ujawnionego w księdze wieczystej, z pominięciem innych ich roszczeń, a roszczenia, oparte na prawie publicznem, tracą uprzywilejowane pierwszeństwo i znaleść będą mogły zaspokojenie tylko z reszty wynagrodzenia, jaka pozo-

stanie po zaspokojeniu wierzycieli hipotecznych.

Chojnice, dnia 27 listopada 1930.

1 I. 2/30.

Sąd Powiatowy.

2. Wyrokiem wykluczającym z 6 grudnia 1930 r. pozbawiono mocy zaginiony częściowy list hipoteczny, utworzony dla hipoteki w kwocie 7000 mk., zapisanej do współodpowiedzialności w księgach wieczystych Przeszkoda Młyn, wykaz 1 i Wielkie Pułkowo wykaz 6 w dziale III pod liczbą 15 względnie 12 na rzecz śp. Hansa Beckerta. Jedyną spadkobierczynią wierzyciela jest wdowa Gertruda Beckertowa z Poczdamu, ul. Bismarcka 13.

Golub, dnia 6 grudnia 1930 r.

II F 1/30.

Sąd Powiatowy.

3. Postępowanie konkursowe nad majątkiem Franciszka Łabuńskiego z Kowalewa uchyla się wobec zatwierdzenia prawomocnego ugody przymusowej, zawartej w terminie do zawarcia ugody dnia 2 października 1930 r.

Kowalewo, dnia 26 listopada 1930.

1 N. 5/30.

Sąd Powiatowy.

4. Nieruchomość położona w Hartówcu i w chwili uczynienia wzmianki o przetargu zapisana w księdze gruntowej Hartówiec tom I karta 27 na nazwisko Piotra Fafińskiego i żony jego Balbiny urodz. Aleksandrowicz o obszarze 4 ha 51 a 90 m², stanowiąca rolę i pastwisko o czystym dochodzie jako podstawy podatku gruntowego 4 tal. 34 1/100, a wartości użytkowej jako podstawy podatku budynkowego 36 mk., zostanie dnia 11 lutego 1931 o godz. 10 przed południem wystawioną na przetarg w niżej oznaczonym sądzie, pokój Nr. 22.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 16 maja 1928 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu, przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

Lubawa, dnia 26 listopada 1930 r.

2 K 5/28.

Sąd Powiatowy.

5. Nieruchomość położona w Buśni i w chwili uczynienia wzmianki o przetargu zapisana w księdze gruntowej Buśnia tom IV karta 73, na imię wdowy Marty Rogowskiej w Buśni, zostanie dn. 20 lutego 1931 r. o godz. 10 przed południ. wystawioną na przetarg w niżej oznaczonym sądzie, pokój Nr. 1.

Nieruchomość Buśnia tom IV karta 73 zapisaną jest pod art. 66 matrykuły podatku gruntowego i nr. 12 księgi podatku domowego i ma następujące oznaczenie katastralne: dom mieszkalny z podwórzem, stajnia, chlew, rola i łąka; mapa księgi łanowej 1 parcele 86, 87, 88, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 189/132, 173/134, 190/132, powierzchnia 5 ha 69 a 67 m² wartość użytkowa jako podstawa podatku budynkowego 120 mk., czysty dochód jako podstawa gruntowego 7,23 tal.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 21 sierpnia 1930 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu, przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzie-

leniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

Nowe, dnia 22 listopada 1930 r.

3 K 13/30.

. Sąd Powiatowy.

6. Nieruchomość położona w Kurzętniku i w chwili uczynienia wzmianki o przetargu zapisana w księdze gruntowej Kurzętnik karta 228 i 274 na imię kupca Bernarda Lewalskiego z Nowegomiasta, składająca się z nieruchomości, t. j. dom mieszkalny, chlew, stajnia, podwórza, łąki, pastwiska o łącznej powierzchni 1 hektar 50 arów 58 mtr. kwadr. zostanie dnia 24 lutego 1931 r. o godz. 10-ej przed połudn. wystawioną na przetarg w niżej oznaczonym sądzie, pokój Nr. 10.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 23 sierpnia 1930 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu, przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

Nowemiasto, dnia 22 listopada 1930 r.

5 K 8/30.

Sąd Powiatowy.

Adres redakcji i administr.: „Pom. Dziennika Wojewódzkiego": Pomorski Urząd Wojewódzki, Toruń, tel. 7
Prenumerata: za rok 15,— zł, za kwartał 4,— zł. Cena niniejszego numeru 75 gr.
Cena ogłoszeń: wiersz jednołamowy 60 groszy.
Czcionkami Pomorskiej Drukarni Rolniczej S. A. w Toruniu.